

Don Miguel Ángel Díez García, Portavoz del grupo municipal VOX en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, en representación de él mismo y al amparo de lo establecido por la Ley 7/1985 de 2 de abril que regula las Bases del Régimen Local y del artículo 97.3 del Real Decreto 2568/1986 de 28 de noviembre de aprobación de Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales presenta la siguiente moción:

Las Rozas a 5 de febrero de 2024

MOCIÓN PARA INSTAR A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS RESPONSABLES LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE LA M-50 QUE ENLACE LA A-6 CON LA A-1.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El conocimiento del tráfico, así como sus previsiones, son una herramienta básica para la planificación, proyecto, conservación y explotación de la red de carreteras, además de ser una pata esencial en la planificación de un municipio y su entorno.

Para dimensionar una vía o carretera se parte del tráfico existente y del tráfico previsible a medio/largo plazo, ambas variables íntimamente relacionadas con la densidad de población prevista en el desarrollo de los municipios aledaños a dichas carreteras.

Además, el dimensionamiento del firme, tiene como variable específica el volumen de vehículos pesados que transitarán por dichas vías.

Según los datos publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y obtenidos del mapa de tráfico de la Dirección General de Carreteras del año 2021, la **Intensidad Media Diaria (IMD)** total entre las estaciones más cercanas a la M50 y a la M40 son las siguientes:

- A6 (PK 22 – antes M50): 138.575
- A6 (PK 17 – después M50): 113.118 (-18%)
- A6 (PK 12 – antes M40): 134.705
- A6 (PK 7 – después M40): 123.718 (-8%)
- A1 (PK 22 – antes M50): 92.027
- A1 (PK 17 – después M50): 145.984 (+58%)
- A1 (PK 12 – antes M40): 183.647
- A1 (después M40): no hay estación de medida
- A2 (PK 20 – antes M50): 170.394
- A2 (PK 16 – después M50): 129.947(-23%)
- A2 (PK 12- antes M40): 120.446
- A2 (PK 19- después M40): 103.752 (-13%)
- A3 (PK 13 – antes M50): 143.816
- A3 (PK 12 – después M50): 134.859 (-6%)
- A3 (PK 9 – antes M40): 155.711
- A3 (PK 6 – después M40): 137.371 (-11%)

- A4 (PK 20 – antes M50): 142.899
- A4 (PK 16 – después M50): 108.150 (-24%)
- A4 (PK 8 – antes M40): 94.188
- A4 (PK 6 – después M40): 127.574 (+35%)
- A5 (PK 18 – antes M50): 117.013
- A5 (PK 16 – después M50): 100.486 (-14%)
- A5 (PK 14 – antes M40): 115.854
- A5 (PK 10 – después M40): 76.915 (-33%)

Según se observa en los datos, la M50 descongestiona el tráfico en cada enlace con las radiales una media de 17% (A2, A3, A4, A5 y A6), siendo la A1 el único punto donde no solamente no se descongestiona, sino que el tráfico aumenta en un 58%, algo derivado de la reducción de carriles, el estado de la carretera y la gran absorción de tráfico que ha tenido esta vía en los últimos años.

Muchos estudios apuntan a que la relación entre congestión y contaminación es clara, ya que el uso de marchas cortas a velocidades reducidas tiene un efecto notable en la emisión de sustancias contaminantes, por lo que reducir los atascos en carreteras cercanas a núcleos poblacionales, reduciría sensiblemente la contaminación.

Un claro ejemplo que la fiabilidad de este estudio es el etiquetado de la Dirección General de Tráfico.

En los actuales estándares de etiquetado, la pegatina ECO se concede no solo a vehículos que funcionan con gas, sino también a vehículos “híbridos” que cuentan con una batería auto recargable de apoyo de no más de 15CV y capaz de mover el vehículo desde función parada, eliminando con ello el arranque motor en bajas velocidades y generando la energía necesaria para que el vehículo arranque, circulando en modo puramente eléctrico durante unas decenas de metros...

La realidad es que la Autovía M-50 es actualmente la más exterior de las circunvalaciones de Madrid y su área metropolitana, contando con una longitud de 85 kilómetros y discurriendo a una distancia media de 13,5 km de la Puerta del Sol.

La autopista empezó a construirse en 1990, desde la A-4 a la altura de Getafe, hasta la M-409 a la altura de Fuenlabrada, con sucesivas ampliaciones durante los años posteriores hasta que en el 2004 quedó completaron el trazado actual.

Desgraciadamente el trazado quedó parado en nuestra ciudad, concretamente en El Pinar y su enlace con la A6, a la altura del Parque de Bomberos de la CAM.

El trazado quedó finalizado en su conexión con la A6 dirección La Coruña mediante un nudo directo a la vía de servicio, sin embargo, el enlace con la A6 dirección Madrid se realiza a través de una rotonda de acceso a una zona comercial, donde confluyen vías de servicio, accesos comerciales, paradas de autobús, pasos de cebrá en cruces de alta densidad de tráfico que generan decenas de accidentes al año...

Este enlace que iba a ser provisional lleva absorbiendo durante los últimos 20 años la circulación de miles de vehículos y sus correspondientes atascos.

En el 2008 el Gobierno de la Comunidad de Madrid anunciaba que el cierre de “la tercera circunvalación de Madrid o M-50 (aunque realmente era la quinta), estaría terminada para el año 2012”, aprobando en aquel momento un presupuesto de 2.300 millones para su ejecución.

El proyecto estaba pensado para liberar el tráfico de la M-30 y la M-40, dejando una nueva conexión entre los dos grandes municipios de la A1 (Alcobendas y San Sebastián de los Reyes), los de la carretera de Colmenar (Tres Cantos y Colmenar Viejo) y los de la A6 (Las Rozas de Madrid, Pozuelo, Torreloaones y Villalba), además de dar salida a los de la M505 (El Escorial, Villanueva del Pardillo y El Escorial) en su enlace por Las Rozas.

En aquel entonces, se estimaba un ahorro anual de 3.650.000 horas de atasco a los conductores de los municipios afectados.

El proyecto consistía en tres túneles, cada uno con tres carriles por sentido, habilitados para el tráfico pesado y con 40 viaductos para un recorrido total de 32,8 kilómetros.

El primer túnel, discurría entre el Pinar de Las Rozas hasta la conexión con la A-6; el segundo, de 10 kilómetros, pasaría bajo el Monte de El Pardo y el tercero preveía dos falsos túneles que enlazarían la Dehesa de la Vieja (San Sebastián de los Reyes), con la A-1.

Para respetar al máximo el medio ambiente, la ventilación del túnel de El Pardo no contaba con ninguna chimenea en superficie y desarrollaba una galería superior de ventilación que expulsaba el aire ya filtrado por los extremos del túnel, dentro de un tramo que no pertenecía al área protegida. En ese túnel el único pozo de impulsión de aire fresco, se colocaba en una zona no protegida de El Pardo.

Además de esta solución, estaban previstas otras actuaciones innovadoras para disminuir el impacto del CO2 en el entorno, por lo que el informe preceptivo emitido por el órgano ambiental competente tuvo la aprobación de los técnicos medioambientales, y el proyecto recibió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable por parte de la Consejería de Medio Ambiente.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal VOX Las Rozas presenta al Pleno de la Corporación Municipal para su debate y aprobación las siguientes PROPUESTAS DE ACUERDO:

PRIMERA: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a incluir en el Plan de Carreteras 2025-2032 la planificación, el proyecto, y la ejecución (con su dotación presupuestaria necesaria), de una autopista autonómica que conecte las carreteras A-6, M-607 y A-1 con la M-50, que disponga (al menos) de tres carriles por sentido.

SEGUNDA: Instar al Gobierno de la Nación para que apruebe la conexión de dicha carretera autonómica con las tres carreteras que están bajo su titularidad (A1, A6 y M-50).

Miguel A. Díez García
Concejal Portavoz
Grupo Municipal Vox Las Rozas

DIEZ GARCIA
MIGUEL
ANGEL -

